Hirt Stephan BAZL

Betreff: WG: BRN: Stellungnahme zum UVB GNSS

Von: Hiltbrunner Daniel BAZL
Gesendet: Donnerstag, 23. Juli 2015 11:35
An: Hirt Stephan BAZL <stephan.hirt@bazl.admin.ch>
Betreff: BRN: Stellungnahme zum UVB GNSS

Ein vollständiger Bericht zum Fluglärm fehlt, es wird nur auf die Berechnungsgrundlagen welche im Rahmen der 4. Ausbauetappe resp. des SIL verwendet wurden verwiesen. Als Belastungskurve wird nur die Gesamtbelastung am Tag ausgewiesen, die nach der LSV notwendige Darstellung der Belastungen durch die Kleinluftfahrzeuge wie auch der 1. Nachtstunde fehlen gänzlich. Zudem werden nur Belastungen bis zum PW ES II dargestellt (57dB(A)) mindestens in der Übersichtskarte müsste auch die Belastung bis zum PW der ES I und sogar bis 50 dB(A) am Tag aufgezeigt werden, insbesondere da anscheinend im Bereich der Psych. Klinik in Münsingen eine solche ES I festgelegt ist und zudem die erhobenen Daten zur Anzahl betroffene Personen auf diesen Kurven beruhen! Eine detaillierte Beschreibungen zu den Änderungen bei der Routenbelegung (welche Flugzeuge zu welchen %-Sätzen auf welchen Routen) fehlt vollständig, damit ist die Berechnung auch nicht nachvollziehbar. Aus meiner Sicht wäre es sinnvoll und transparenter, wenn die vollständige Dokumentation zur Fluglärmberechnung im Anhang des UVB zu finden wäre.

Grundsätzlich richtig, dass insgesamt 1'000 Personen weniger betroffen sind als bei der bisherigen Prognose. Mir fehlt jedoch die Angabe dazu, wie viele Personen entlastet werden und im Speziellen wie viele Personen **neu** belastet werden. Eine Aussage zu den neu Belasteten Gebieten im Raum Steffisburg (zwar unterhalb der Grenzwerte, welche heute jedoch überhaupt nicht durch Fluglärm belastet sind stellen einen ähnlichen Fall dar wie bei den Südanflüge ZRH) , fehlt vollständig (Beschreibung und Quantifizierung in Prosa).

Vielleicht habe ich es überlesen, ev. fehlt aber ein Begründung wieso beim GNSS-Verfahren gerade ein Anflugwinkel von 4° gewählt wurde. Irgendwo müsste jedoch eine Abwägung zwischen Fluglärm und operationellen Gründen vorgenommen und begründet werden wie man auf diesen Anflugwinkel gekommen ist und nicht einen noch steileren (bis 4.5°) gewählt hat (insbesondere da dieses Thema sicher auch im Rahmen der vorsorglichen Massnahmen zur Sprache kommen wird).

Die Beurteilung der Lärmbelastung (5.2.5.) stimmt so nicht. Der heute gültige Lärmbelastungskataster wird **nicht** eingehalten. Nur gerade die SIL-Kurve kann eingehalten werden und bei der als deutlich bezeichneten Lärmreduktion (gegenüber dem SIL) handelt es sich um eine minimale Reduktion (welche nicht einmal mit absoluten Zahlen beziffert wird) im Norden des Flugplatzes.

Daniel Hiltbrunner
Department of the Environment, Transport, Energy and Communications
Federal Office of Civil Aviation (FOCA)
Aviation Policy and Strategy
Environmental Affairs
3003 Bern
Switzerland
Location:
Mühlestrasse 2
3063 Ittigen
Switzerland
Phone: +41 58 465 91 14
Fax: +41 58 465 80 32
e-mail: daniel.hiltbrunner@bazl.admin.ch
internet http://www.aviation.admin.ch

Confidentiality Notice:
This e-mail is intended only for the addressee named above and may contain confidential information. If you are not the intended recipient, please let us know immediately by return e-mail and then delete this e-mail, without disclosing or copying the contents. Thank you.